

N. 22/2012 - 07.05.2012

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: LUCA SQUERI - ANISA: STEFANO CANTARELLI

Segreteria Nazionale: telefono: 06-5866351 - fax 06-58331724

e-mail : figisc@confcommercio.it - anisa@confcommercio.it

sito internet: www.figisc.it

il presente numero si compone di 7 pagine

NUMERO SPECIALE ANISA

SOMMARIO N. 22

**IL PUNTO SULLO
STATO DEL COMPARTO
(di Stefano CANTARELLI)
(a lato)**

**OGGI AL MINISTERO
CONVOCATO IL TAVOLO
DI SETTORE
(in quinta pagina)**

**VENDITE E RETE:
FOTOGRAFIA DI UNA
PROGRESSIVA CADUTA
(in quinta pagina)**

**SMENTIRE IL PREGIUDIZIO
DEL PREZZO SEMPRE PIÙ
ALTO IN AUTOSTRADA
(in settima pagina)**

IL PUNTO SULLO STATO DEL COMPARTO (di Stefano CANTARELLI)

Dopo aver sentito le parti separatamente nelle scorse settimane, il Ministero per lo sviluppo economico, in persona del Sottosegretario, prof. Claudio DE VINCENTI, ha riunito proprio per oggi, 7 maggio, il tavolo congiunto del comparto autostradale (*in questo stesso numero ne riportiamo la convocazione*).



**Stefano CANTARELLI,
Presidente Nazionale ANISA**

Nella riunione di fine aprile, da parte dei Gestori è stato rappresentato al Sottosegretario il quadro d'insieme della crisi del comparto e le criticità che vi hanno un ruolo determinante. Personalmente, visti i contrastanti interessi in gioco, ho forti dubbi che gli altri soggetti del settore, a loro volta convocati in precedenza separa-

tamente, abbiano esternato le medesime preoccupazioni dei Gestori.

Come che sia e data la gravissima situazione in cui versa il comparto, ANISA è consapevole che per uscirne non vi sono molte alternative: tutte le parti interessate hanno il dovere di giocare allo stesso tavolo una medesima, non breve e tutt'altro che semplice o scontata, partita.

Il punto sulla situazione evidenzia, infatti, pesanti elementi negativi. Premesso che nel suo insieme tutto il settore petrolifero è in crisi, a partire dalla raffinazione fino alla distribuzione (nonostante l'immaginario collettivo, ma anche le politiche di governo, sembrano convinte che da esso si possano trarre all'infinito imposte indirette e dirette, margini ed investimenti), la difficoltà è ancora più marcata nel comparto autostradale e si esprime anzitutto nel drastico calo delle vendite.

Una flessione che si registra successivamente al 2003, anno in cui le vendite erano pari a 4,232 miliardi di litri, per precipitare nel 2011 a 3,035 miliardi di litri, con un crollo di 28 punti percentuali. Ma secondo le dinamiche del primo trimestre di quest'anno, calcolando prudenzialmente una flessione del 15%, il 2012 rischia di marcare un ulteriore collasso di mezzo miliardo di litri.

Dati ancora più sconsolanti se si pensa che – ma stiamo parlando ancora del 2011 - l'erogato medio per impianto è sceso da 9 a 7 milioni di litri, con 14 regioni su 19 e 45 province su 76 in cui sono presenti aree di servizio che registrano *performances* sotto la media. Un terzo degli impianti vendeva meno di 5 milioni di litri (che potremmo definire la soglia della sostenibilità economica rispetto ai costi gestionali), il che mette una quota importante della rete a reale rischio *default*; infine, per completare la "fotografia", il 45 % degli impianti è collocabile nelle classi di erogato basse e medio-basse, che erogano il 30 % dei consumi sulla rete autostradale. In questo numero ne diamo conto con una serie di dati anche proiettati in tendenza.

La crisi del comparto non tocca solo le vendite di carburante: per quel che ci risulta, sono anche le attività di ristorazione e *shop* – in genere il *non oil* – a soffrire significative diminuzioni del volume d'affari, per quanto meno marcate dell'*oil*.

Certo incidono anche riduzioni dei volumi di traffico. Ma, paradossalmente, il dato del calo di traffico è un fenomeno recente rispetto ad un *trend* negativo del comparto che dura dal 2004; solo nel 2011, infatti – dopo anni di risultati sempre incrementali –, si è notata una flessione di 1,3 punti percentuali del traffico totale, confermata ed acuita con i primi dati AISCAT del 2012, che segnalano una flessione di circa 6 punti percentuali per i veicoli leggeri e di oltre 7 punti di quelli pesanti.

E vi sono anche forti difformità tra le varie tratte, con perdite di traffico in alcune tratte anche superiori di quasi il doppio della media, ma anche ridotte della metà in altre.



Per i traffici pesanti e turistici, la fiscalità di svantaggio sui carburanti italiani rispetto a quella di tutti i Paesi contermini determina, inoltre, un ulteriore *handicap*: basti pensare alle zone prossime ai confini dove si segnalano perdite di volumi addirittura dell'ordine del 50%. L'assurdo è che un autotreno straniero (con grandi capacità di serbatoi e, quindi, con ampia autonomia) entra nel nostro territorio con

il pieno e ne esca spessissimo senza aver effettuato alcun rifornimento, contribuendo di sicuro all'inquinamento ma non certo all'erario nazionale, cui non lascia un euro di accisa.

Tra le cause del degrado del comparto, e pur nel contesto di una purtroppo prolungata crisi economica, vi è una totale mancanza di progettualità per contrastare il progressivo deterioramento dell'*appeal* della rete viaria più strategica del Paese, ma anche una arbitraria e dissennata politica dei prezzi che crea solchi incolmabili tra gli impianti ed finisce per emarginare progressivamente segmenti sempre più rilevanti della rete.

Non ultimo, un persistente e marcato negativo effetto mediatico, che ha ormai stabilmente formato il pregiudizio - a torto, come si deduce dai dati sui prezzi che produciamo in questo stesso numero -, che gli impianti della rete autostradale siano quelli con i prezzi più alti in assoluto, e, quindi, sconsigliabili a frequentarsi.

Una crisi, quella del comparto, che colpisce duramente la Categoria dei Gestori.

Anzitutto sul piano delle discriminazioni sul prezzo. La questione della formazione dei prezzi, infatti, ha un'origine complessa, che si è modificata e peggiorata ogni volta che le Compagnie Petrolifere si aggiudicavano i servizi *oil*, messi a gara dai Concessionari (con obblighi e vincoli sempre più stringenti). L'effetto che si è andato stratificando è sotto gli occhi di tutti: da una parte le Petrolifere obbligate a ridurre forzosamente la marginalità negli impianti vincolati dagli obblighi assunti con i Concessionari, e dall'altra il ricorso alla maggiorazione dei prezzi nelle aree non ancora vincolate per recuperare i maggiori costi o i minori margini. La sperequazione è per forza di cose più marcata laddove sulla rete operano anche meccanismi "*discriminanti*" (ad esempio, il "*Prezzo Amico*") che, nella loro inamovibilità ed arbitrarietà, continuano a premiare sempre le stesse situazioni a scapito delle altre sulle stesse tratte.

A ciò si aggiunga un progressivo deterioramento delle relazioni economiche con le Compagnie, sempre più oggetto di lunghe, difficili e spesso inconcludenti trattative. Il contesto attuale ha, ovviamente, peggiorato notevolmente la situazione, tanto che la condotta di molte Aziende Petrolifere è ormai improntata ad una sistematica dilazione del rinnovo degli accordi economici ed alla ripetuta deroga degli impegni assunti negli accordi vigenti. Ragione in più per rimarcare che ingiustificabili tattiche dilatorie nel liquidare il dovuto nei modi e nei tempi stabiliti, crea ulteriori danni di liquidità ai gestori, una liquidità collassata a seguito delle difficoltà della crisi e dell'incremento di costi e prezzi, dovendo i Gestori sopportare oneri finanziari sempre maggiori per il mero approvvigionamento di un prodotto che è gravato - oltre che dalle sempre alte quotazioni della materia prima e dei prodotti lavorati - da una fiscalità soffocante.



Ma una crisi che non risparmia certo neppure le aziende, che lamentano - ma è fin troppo ovvio - di lavorare in perdita.

Le oggettive difficoltà delle Compagnie derivano dagli impegni e dai vincoli assunti con i Concessionari per ottenere l'aggiudicazione dei servizi; una dissennata competizione per acquisire "*bandierine*" da piazzare sulla rete a suon di offerte di *royalty* che nulla hanno spesso a che fare con le normali regole dell'economia, i costi e le marginalità residue del settore.

Le *royalty* sono la "polpa" degli schemi di convenzione per l'aggiudicazione dei servizi *oil* e *non-oil*; la loro incidenza è altissima sulla rete autostradale (ed a maggior ragione a fronte di perdite sempre più importanti di volumi) e, se pensiamo a quelle gravanti sui carburanti parliamo di circa 6 cent/litro, che si riflettono sulla competitività dei prezzi e, quindi, sull'*appeal* della rete per gli automobilisti.

Detto a chiare lettere, le *royalty* nel loro complesso (da quelle sui carburanti a quelle a due cifre sugli altri servizi) costituiscono per i Concessionari una secca rendita di posizione, stimabile attorno al 7/8 %: una rendita già elevata in sé, e per di più non derivante da alcun investimento, gestione od utilizzo di capitali propri nelle attività che vi sono soggette. Che di questi tempi e con un comparto in crisi sia da accendere un riflettore su questa problematica è fin troppo ovvio, oltre che etico.

Prima di procedere a qualunque nuovo bando è indispensabile, su questo tema, un attento esame sulle condizioni dei bandi già assegnati e sulle modalità in cui si sono formati. Volendo essere più precisi, il concetto è questo: la priorità del comparto non è la remunerazione della concessione, ma la compatibilità e l'equilibrio tra questa finalità e la necessità di remunerare gli investimenti reali e garantire l'equilibrio economico delle attività che si svolgono nelle aree in concessione. Le *royalty* devono stare entro questo quadro di compatibilità e con questo preciso ordine di precedenza, secondo corrette regole di economia.

Sulla rete bisogna decidersi ad intervenire in termini di razionalizzazione e ristrutturazione: non solo vi è da scongiurare l'apertura di nuovi impianti (circostanza che genererebbe ulteriore frammentazione di mercato ed incremento di costi), ma vi è addirittura da metter mano a dismissioni di impianti che ormai sono assolutamente marginali. Così come vi è da affrontare una razionalizzazione degli impianti che, modulando insieme la diffusione del *self service*, la diversa dotazione di servizi e risorse a se-

conda delle fasce orarie di maggiore o minore traffico, punti ad una riduzione e sostenibilità dei costi. Cosa che è ben diversa – tanto per evitare fraintendimenti – da soluzioni di "*selfizzazione aggiuntiva*" che tendano solo alla riduzione del già insufficiente margine del Gestore.

Ed a proposito di Gestore, è bene sottolineare che, nella filiera dei costi della distribuzione, esso è da considerarsi un valore aggiunto e non un già un costoso ed antiquato orpello (e senz'altro ancora la soluzione più conveniente rispetto ad ogni forma di gestione diretta), né meno che mai il fattore che ha bloccato o blocca la modernizzazione del comparto.



In tutti questi anni in cui questo ha cominciato a declinare, infatti (nonostante il lavoro di amministratori delegati, dirigenti, tecnici, legali, esperti in comunicazione e *marketing*), nei quali nessuna di queste competenze è stata all'altezza di arginare almeno il suo tracollo, in cui ognuna delle parti che ha responsabilità reali nella sua conduzione altro non ha fatto che perseguire egoisticamente (e spesso persino in forma abborracciata ed autolesionistica) la propria finalità ed il proprio interesse particolare, senza visioni di sintesi complessiva e di interesse generale, sarebbe almeno un irresponsabile alibi prendersela con il Gestore, che è forse proprio l'unico soggetto disposto a non tirarsi indietro an-

che a costo di rivedere le proprie "certezze" e rimettersi in discussione.

Concessionari ed Aziende, dunque, sia pure da livelli diversi, portano in pieno l'onere di aver lasciato aggravare la crisi del comparto: resta da vedere se continueranno, con colpevole inerzia, magari dopo qualche formale "ammuina" più che altro per accontentare il Ministero, a lasciar definitivamente marcire la situazione o se, con un auspicabile sussulto di responsabilità, decideranno di attivare qualche circuito più "virtuoso" di quelli visti negli ultimi anni.

OGGI AL MINISTERO CONVOCATO IL TAVOLO DI SETTORE

Con nota del 30 aprile u.s, prot. 8601, il **Ministero per lo sviluppo economico**, Dipartimento per l'energia, Direzione Generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e le infrastrutture energetiche, **ha convocato a Roma per oggi, 7 maggio, alle ore 10**, presso la sede del Ministero, le seguenti parti:

- ANISA CONFCOMMERCIO
- FAIB CONFESERCENTI
- FEGICA CISL
- UNIONE PETROLIFERA
- API
- ENI R&M
- ESSO
- IES
- KUWAIT PETROLEUM ITALIA
- SHELL
- TOTALERG
- AISCAT
- ASPI AUTOSTRADE PER L'ITALIA
- REGIONE MARCHE (COORDINAMENTO REGIONI)
- REGIONE PIEMONTE (COORDINAMENTO REGIONI)

con la seguente comunicazione:

«Oggetto:

Convocazione Tavolo impianti autostradali di distribuzione carburanti

A seguito delle richieste pervenute da parte delle Associazioni sindacali è convocato, su indicazione del Sottosegretario Prof. Claudio De Vincenti, il tavolo per l'esame delle problematiche relative agli impianti autostradali di distribuzione carburanti, esteso a tutte le parti interessate.»



Prof. Claudio DE VINCENTI
Sottosegretario Ministero sviluppo

VENDITE E RETE: FOTOGRAFIA DI UNA PROGRESSIVA CADUTA

Fino al 2010 i dati sono certi (fonte ministeriale), per il 2011 sono stimati con una sufficiente approssimazione e per il 2012 sono stimati sulla base di quelli che sono i dati raccolti per il primo trimestre, ma in ogni caso si tratta di inequivocabili segni di un tracollo progressivo delle vendite di carburanti nella rete autostradale nazionale.

Il tasso di flessione per il 2011 è stato calcolato in sette punti percentuali sull'anno antecedente e quello per il 2012 prudenzialmente in quindici punti (nonostante i dati si avvicinino al 20 %). **Dal 2003** – dopo il quale è cominciata la progressiva diminuzione dei consumi – **sulla rete sono stati venduti nel 2010 ben 959**

milioni di litri in meno, nel 2011 le stime fanno salire le perdite a 1,197 miliardi di litri e le tendenze per il 2012 addirittura a 1,652 miliardi di litri. Una disfatta crescente: da un -23 % del 2010 ad un possibile -39 % per il 2012.

Vendite dal 2003 in R.A. e variazioni

Anno	Mld litri	Var. su 2003 mld litri	Var. % su 2003
2003	4,232		
2004	4,015	-0,217	-5,13%
2005	3,869	-0,363	-8,58%
2006	3,835	-0,397	-9,38%
2007	3,753	-0,479	-11,32%
2008	3,449	-0,783	-18,50%
2009	3,337	-0,895	-21,15%
2010	3,273	-0,959	-22,66%
2011 (*)	3,035	-1,197	-28,28%
2012 (**)	2,580	-1,652	-39,04%

(*) stima ANISA perdite 7 % su 2010

(**) stima ANISA perdite 15 % su 2011

Un tanto - a fronte di una sostanziale stabilità del numero delle aree di servizio - ha portato e porterà ancor maggiormente ad una caduta verticale del **livello di erogato medio per singolo impianto**, che, **dai 9,139 milioni di litri del 2003, rischia di precipitare nel 2012 a 5,572 milioni di litri**, un indice pericolosamente prossimo alla soglia minima di sostenibilità dei costi, individuata nel limite dei 5 milioni di litri.

Erogato medio nazionale per impianto R.A.

Anno	Mln litri/impianto
2003	9,139
2004	8,672
2005	8,356
2006	8,283
2007	8,106
2008	7,449
2009	7,207
2010	7,069
2011 (*)	6,555
2012 (**)	5,572

(*) stima ANISA per il 2011

(**) stima ANISA per il 2012

Mediamente **gli impianti hanno probabilmente perso nel 2011 circa 2,6 milioni di litri rispetto al 2003 e nel 2012 potrebbero perdere circa 3,6 milioni di litri rispetto allo stesso esercizio 2003.**

Se nel 2003 le province in cui sono allocate aree di servizio autostradali con erogati inferiori alla media erano 36 su 75 (la classificazione delle province per i dati delle vendite usata dal MSE è ancora anteriore all'istituzione delle nuove province di questi ultimi cinque/sei anni), nel 2011 le province con erogati inferiori alla media sono salite - secondo le stime ANISA - a 40 e diventeranno probabilmente 48 nel 2012, costituendo così la netta maggioranza.

Numero province con erogato/impianto inferiore o superiore alla media nazionale

Anno	Erog./imp. < media naz.	Erog./imp. > media naz.
2003	36	39
2010	34	41
2011 (*)	40	35
2012 (**)	48	27

(*) stima ANISA per il 2011

(**) stima ANISA per il 2012

Ancora più significativo è il dato relativo agli **impianti sotto la soglia di sostenibilità dei cinque milioni di litri**: stimati in **46 unità nel 2003**, la loro consistenza è salita con progressione impressionante a **104 unità nel 2010**, a **164 nel 2011** e raggiungerà **nel 2012 con tutta probabilità le 216 unità** (quasi il 47 % della rete).

Numero impianti con erogato inferiore a 5,0 mln litri

Anno	Impianti < 5 mln litri	% rete
2003	46	9,9%
2010	104	22,5%
2011 (*)	164	35,4%
2012 (**)	216	46,5%

(*) stima ANISA per il 2011

(**) stima ANISA per il 2012

Infine, per completare la "fotografia" di questo progressivo declino del comparto, si può stimare anche il dato relativo alle situazioni di maggiore marginalità della rete autostradale: **gli impianti con erogati non superiori ai tre milioni di litri (nel 2003 appena qualche unità) sono stimati per il 2011 attorno alle 40/45 unità, probabilmente destinate a salire fino a 50/55 unità nel 2012.** Una marginalità di assoluta insostenibilità economica, che riguarderebbe addirittura **quasi il 12 % degli impianti esistenti.**

SMENTIRE IL PREGIUDIZIO DEL PREZZO SEMPRE PIÙ ALTO IN AUTOSTRADA

Codificata dai *media* come circuito decisamente più "salato" per l'automobilista, la rete autostradale soffre del pregiudizio negativo sui prezzi dei carburanti, una fama negativa cui non sono state contrapposte strategie significative di *marketing* e comunicazione al di fuori delle ormai logore ed immutabili (sempre nelle stesse aree) riproposizioni del "Prezzo Amico"

Eppure, **il pregiudizio sui prezzi più cari in autostrada è inconsistente** (e sarebbe assai opportuna almeno una minima campagna comunicazionale di contrasto a quella che è ormai l'idea che si è - a torto - fissata nell'immaginario collettivo del consumatore), e **non regge ad una analisi puntuale che ANISA ha condotto sui prezzi degli impianti di marchio sia della rete ordinaria che di quella autostradale** per un periodo di tempo che va **dal settembre 2010 all'aprile 2012.**

L'indagine ha preso in esame il prezzo medio in modalità selfservice su entrambi i circuiti di rete (escludendo gli operatori *no-logo* di rete ordinaria) da fonti specializzate riguardanti l'intero territorio nazionale, ed i risultati denotano in estrema sintesi che **se è vero che mediamente il prezzo della**

BENZINA risulta essere in rete autostradale PIÙ ALTO CHE IN RETE ORDINARIA DI CIRCA MEZZO CENTESIMO/LITRO, è altresì accertato che il prezzo del GASOLIO nella rete autostradale è mediamente PIÙ BASSO DI CIRCA 1,2 CENTESIMI/LITRI RISPETTO ALLA RETE ORDINARIA di marchio.

I dati di sintesi sono contenuti nelle due tabelle che seguono.

Benzina - Prezzo medio RA e RO

Periodo	Rete Aut.	Rete Ord.	Delta
set/dic 2010	1,384	1,383	+0,001
gen/apr 2011	1,513	1,508	+0,005
mag/ago 2011	1,571	1,568	+0,003
set/dic 2011	1,613	1,612	+0,001
gen/apr 2012	1,816	1,803	+0,013
Media periodo			+0,005

Gasolio - Prezzo medio RA e RO

Periodo	Rete Aut.	Rete Ord.	Delta
set/dic 2010	1,252	1,268	-0,016
gen/apr 2011	1,397	1,404	-0,007
mag/ago 2011	1,432	1,445	-0,013
set/dic 2011	1,521	1,534	-0,013
gen/apr 2012	1,716	1,726	-0,010
Media periodo			-0,012

Servirà qualcosa saperlo e si penserà magari ad un *marketing* di territorio più serio o si continuerà a credere che serva qualche stupido "benzocartellone" in più?

